

Tribunal Spécial pour le Détroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca

Auteur: avocat représentant Maersk

Avertissement : Le document ci-dessous a été créé spécifiquement dans le cadre de la modélisation des Nations unies du MUNUCCLE. Les faits rapportés dans cet article ne sont ni réels ni avérés. Il s'agit d'une fiction.

Tous les personnages et les situations décrits dans cet article sont purement imaginaires : toute ressemblance avec des personnages ou des événements existants ou ayant existé ne serait que pure coïncidence.

Tous les événements et personnages présentés dans cet article n'ont vocation qu'à servir l'intérêt du récit fictif du MUNUCCLE et ne sauraient en aucun cas représenter l'opinion des auteurs.

Madame et Messieurs les Juges,

La collision entre le *Freja Maersk* et le *Sri Naga*, dans le détroit de Malacca, a provoqué une terrible tragédie : 128 personnes sont mortes et 37 ont survécu, selon le dossier.

Aujourd'hui, mon rôle est de défendre l'entreprise Maersk. Mon objectif n'est pas de minimiser ce drame, mais de rappeler qu'il faut des preuves avant de décider qui est responsable.

La question est donc simple : Maersk est-elle réellement responsable de ce qui s'est passé ?

Le *Freja Maersk* faisait route de Singapour vers Barcelone lorsqu'il est entré en collision avec le *Sri Naga*, un bateau de pêche en bois transportant 165 personnes.

L'accident a eu lieu à 6 h 52, et le *Sri Naga* a lancé un appel de détresse deux minutes plus tard.

Le dossier indique que le *Freja Maersk* avait ses documents en règle et que son équipage était qualifié. Cela ne prouve pas que toutes les décisions étaient correctes, mais rien ne permet de conclure automatiquement que l'entreprise a commis une faute.

De plus, les systèmes de localisation du *Sri Naga* auraient été désactivés. Cet élément doit être pris en compte pour comprendre les circonstances de l'accident.

Il faut faire la différence entre le capitaine et l'entreprise Maersk. Le capitaine prend les décisions à bord, tandis que l'entreprise doit veiller à l'entretien du navire et à la formation de l'équipage.

Maersk peut être tenue responsable dans certaines circonstances, mais il faut prouver qu'elle a commis une faute. Nous demandons donc au tribunal d'examiner son rôle avant de lui attribuer toutes les responsabilités.

Selon le dossier, le *Freja Maersk* n'aurait pas déployé ses embarcations de sauvetage et aurait changé de route vers Phuket pour inspecter sa coque.

Pourtant, l'article 98 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer prévoit une obligation de porter assistance aux personnes en détresse.

Il faut donc comprendre pourquoi le navire a changé de route, si les autorités ont été prévenues et quelles actions ont été entreprises. Le dossier mentionne aussi l'*USS Haynes* et une patrouille dans la zone.

Si un manquement est prouvé, il devra être pris en compte. Mais il faudra déterminer précisément à qui la responsabilité peut être attribuée.

Le dossier évoque des microbilles de plastique transportées à bord du *Freja Maersk*. Cependant, transporter une marchandise ne signifie pas automatiquement provoquer une pollution.

Il faut d'abord prouver qu'un rejet a réellement eu lieu, déterminer son origine et établir un lien avec les dommages. Les règles environnementales applicables, notamment la convention MARPOL lorsque ses dispositions concernent les faits, devront être examinées.

Sans preuves suffisantes, nous ne pouvons pas attribuer automatiquement toute la pollution à Maersk.

Le dossier mentionne également un possible retard dans le signalement de l'accident et une éventuelle modification du journal de bord.

Ces accusations doivent être vérifiées. Il faut examiner les communications et les données du navire pour déterminer si des informations ont réellement été modifiées et qui en serait responsable.

Un retard de signalement ne prouve pas forcément une volonté de dissimuler les faits. Nous demandons donc que ces accusations soient examinées avant toute décision.

Mesdames et Messieurs les juges,

Maersk doit répondre de ses fautes si elles sont prouvées. Mais elle ne doit pas être automatiquement tenue responsable de tout simplement parce que son navire était impliqué dans l'accident.

Nous demandons au tribunal d'examiner les preuves avec attention et de ne retenir contre l'entreprise que les responsabilités réellement démontrées.

La justice doit être rendue pour les victimes, mais elle doit aussi reposer sur les faits et les preuves.

Je vous remercie.